
Actualización Plan Municipal de Ordenamiento Territorial

Irapuato, Guanajuato 2011



EL CIUDADANO SIXTO ALFONSO ZETINA SOTO, PRESIDENTE DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE IRAPUATO, ESTADO DE GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO, HAGO SABER:

QUE EL H. AYUNTAMIENTO DE IRAPUATO, GUANAJUATO, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 115 FRACCIONES II Y V, INCISO A) DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 106, 107, 117 FRACCIONES I y II, INCISOS A) Y C) DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO DE GUANAJUATO; 2, 76 FRACCIÓN I, INCISOS B) Y D); FRACCIÓN II INCISO A), 236 DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO; 15 FRACCIÓN I Y 45 FRACCIÓN I DE LA LEY DE DESARROLLO URBANO PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO, EN SESIÓN NÚMERO 98, ORDINARIA, DE FECHA 20 DE SEPTIEMBRE DEL AÑO 2012, APROBÓ LA:

ACTUALIZACIÓN PLAN MUNICIPAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
Irapuato, Guanajuato 2011
Versión abreviada

1. Exposición de motivos de la actualización 2011

Con fundamento en el artículo 115 fracción V de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los municipios están facultados para formular, aprobar y administrar la zonificación y los planes de desarrollo urbano, participar en la creación y administración de sus reservas territoriales, controlar y vigilar la utilización del suelo en sus jurisdicciones territoriales, intervenir en la regulación de la tenencia de la tierra urbana; otorgar licencia y permisos para construcciones y participar en la creación de zonas de preservación ecológica.

La Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Guanajuato, en el Artículo 10 establece que para proveer al exacto cumplimiento de la misma, cada Municipio deberá expedir los reglamentos correspondientes, destacando el de zonificación, entendida como la determinación de las áreas que integran y delimitan un centro de población; sus aprovechamientos predominantes y las reservas, usos y destinos, así como la delimitación de las áreas de conservación, mejoramiento y crecimiento del mismo.

El Ayuntamiento en sesión número 23, ordinaria, de fecha 25 de julio de 2007, aprobó las Normas Técnicas de Zonificación para el Municipio de Irapuato, en las que se contienen las disposiciones vigentes en la materia. La expedición de dichas normas se fundó en el artículo 117 fracción I de la Constitución Política del Estado de Guanajuato, sin embargo, la propia Constitución define a los reglamentos como la norma de mayor jerarquía dentro de la regulación Municipal, por ello y atendiendo a lo dispuesto en el artículo 105 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Guanajuato, se considera que es más apropiado incorporar las normas de zonificación a un Reglamento.

El gobierno municipal, en el Plan Municipal de Desarrollo de Irapuato 2005-2035, aprobado por el H. Cabildo, establece dentro de los Objetivos Generales para el Desarrollo del Municipio, el cuidado, respeto y preservación de los recursos naturales y el medioambiente, reconociendo que el contar una correcta planeación del desarrollo urbano, será clave para el desarrollo de Irapuato dentro de los próximos 24 años.

Según SEDESOL, los objetivos del ordenamiento territorial son:

- “A partir de un diagnóstico integral y una visión prospectiva que considere diferentes escalas geográficas de la organización territorial, construir un modelo de desarrollo territorial integral y equilibrado, socialmente consensuado.
- Orientar el proceso de ocupación y transformación del territorio mediante la distribución y localización equilibrada de las actividades económicas y los asentamientos humanos, en armonía con el medio ambiente y el interés social.
- Asegurar las mejores condiciones de vida posible, sobre la base del empleo formal, la disponibilidad de equipamientos y el acceso a los servicios básicos en un marco de sustentabilidad.”

La Ley de Desarrollo Urbano para el estado de Guanajuato (1997), en su artículo 29 establece: “Los planes de ordenamiento territorial (...) establecerán las áreas del Municipio y de los centros de población sujetas a las siguientes acciones y políticas de desarrollo urbano:

- I.- Fundación de un nuevo centro de población;
- II.- Crecimiento de centros de población,
- III.- Conservación; y
- IV.- Mejoramiento.”

En su artículo 30 continúa: “Los planes de ordenamiento territorial señalarán los requisitos, efectos y alcances a que se sujetarán las acciones de conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población y dispondrán las normas específicas con base en esta Ley, para:

- I.- La asignación de usos y destinos compatibles;
- II.- La formulación, aprobación y ejecución de los programas de desarrollo urbano que señalen las acciones, obras y servicios que deban realizarse;
- III.- La celebración de convenios con las dependencias y entidades públicas y la concertación de acciones con las representaciones de los sectores público, social y privado;
- IV.- La adquisición, asignación y destino de inmuebles por parte de los gobiernos estatal y municipales;

V.- La promoción de estímulos así como la prestación de asistencia técnica y asesoría;

VI.- La regularización de la tenencia de la tierra y de las construcciones; y

VII.- Las demás que se consideren necesarias para la eficacia de las acciones de conservación, mejoramiento y crecimiento.”

Con respecto a las principales políticas de desarrollo territorial, que son crecimiento, conservación y mejora, dicha ley señala: con respecto al crecimiento de un asentamiento humano: “deberá orientarse de acuerdo a la estrategia planteada por un plan de ordenamiento territorial del centro de población, con base a las siguientes acciones:

I.- La determinación de las áreas de expansión futura;

II.- La participación del Estado y de los municipios en la formulación, aprobación y ejecución de los programas parciales de desarrollo urbano, a través de los cuales se incorporen porciones de la reserva a la expansión urbana y se regule su crecimiento;

III.- La realización de acciones de infraestructura para el desarrollo inmobiliario de las áreas establecidas en el plan parcial de ordenamiento territorial; y

IV.- El establecimiento de mecanismos de convenio y concertación entre las autoridades estatales y municipales y organismos del sector público, social o privado para el desarrollo de proyectos de urbanización de predios ubicados en las áreas a que se refieren las fracciones anteriores, a efecto de satisfacer oportunamente las necesidades de tierra que plantee la dinámica de crecimiento de los centros de población, en los términos de esta Ley y de los programas de desarrollo urbano respectivos.” (artículo 34).

En lo referente a las políticas de conservación, la Ley señala, en sus artículos 36 y 37: “La conservación de entornos naturales, áreas susceptibles al desarrollo urbano y áreas urbanizadas en centros de población, es la política de desarrollo urbano tendiente a mantener:

I.- El equilibrio ecológico;

II.- El buen estado de la infraestructura, equipamiento y las obras materiales para la

prestación de los servicios urbanos (...)

III.- El buen estado de los edificios, monumentos, plazas públicas, parques y en general, todo aquello que corresponda a su patrimonio cultural, así como los elementos del entorno natural de conformidad con la legislación aplicable.

La política de conservación se llevará a cabo en las siguientes

zonas:

I.- Las que poseen recursos naturales no renovables, especies endémicas de flora y fauna en vías de extinción, así como las reservas ecológicas, parques nacionales, monumentos naturales, (...)

II.- Las zonas agrícolas beneficiadas por obras de infraestructura hidráulica para riego;

III.- Las áreas abiertas, los promontorios, los cerros, las colinas, elevaciones o depresiones orográficas (...)

IV.- Las zonas cuyo subsuelo se haya visto afectado por fenómenos naturales o por explotaciones de cualquier género, que representen peligro permanente o eventual para los asentamientos humanos.

En cuanto a las políticas de mejoramiento, la Ley establece en su artículo

38:

“El mejoramiento de entornos naturales, y áreas urbanizadas en centros de población, es la política de desarrollo urbano tendiente a incrementar el índice de aprovechamiento y dotación de infraestructura de:

I.- Zonas naturales con alteraciones o desequilibrios ecológicos;

II.- Zona de crecimiento urbano de incipiente desarrollo o deterioradas, física o funcionalmente; y

III.- Zonas urbanizadas con deterioro de su infraestructura, equipamiento, servicios urbanos, vivienda y patrimonio arquitectónico.”

En su artículo 46, la Ley señala los principales aspectos a determinar en el Plan de Ordenamiento Territorial: “Las autoridades municipales por medio del plan municipal de ordenamiento territorial, en concordancia con las políticas señaladas por

el plan estatal, determinarán:

- a) La zonificación del territorio municipal, asignando los usos y destinos para áreas generales, de acuerdo a lo señalado en esta Ley; y
- b) La intensidad y lineamientos específicos de uso de suelo para las áreas y predios de las zonas urbanas existentes y las zonas susceptibles de crecimiento urbano de los centros de población.”

Para tal fin, en su artículo 48 enumera los usos y destinos generales que podrán asignarse:

- I.- Agrícolas, pecuarios o forestales;
- II.- Agroindustriales, de explotación minera o industriales;
- III.- Comerciales, recreativos o turísticos;
- IV.- Habitacionales;
- V.- Equipamiento;
- VI.- Servicios e infraestructura básica;
- VII.- Acuícolas, flora nativa, vegetación inducida;
- VIII.- Vacantes; y
- IX.- Riesgosos o incompatibles.

En este contexto, es necesario expedir un Reglamento Municipal, que contemple los criterios de clasificación de usos y destinos del suelo adecuados a las necesidades de un Municipio con una destacada actividad urbana y rural, así como una regulación adecuada para los actos administrativos asociados a la zonificación, brindando certeza jurídica a los habitantes del Municipio, así como a las personas físicas y morales que realicen inversiones inmobiliarias, en un entorno de sustentabilidad y respeto al medio ambiente.

Congruentemente dado que la Administración Municipal a través de sus dependencias no ha parado en la intención de contar con los mejores elementos en información y avances recientemente ha contratado tanto un Estudio de Movilidad Integral del Municipio como un Estudio de Ordenamiento Local, los cuales darán como insumo información invaluable para la actualización del Plan de Ordenamiento vigente.

De manera adicional en el año 2010 el Instituto Nacional de Estadística, Geografía

e Informática (INEGI) llevo a cabo el Censo Nacional del Población y Vivienda 2010, el más vigente de sus ediciones en el cual por primera vez se levantaron variables de etnia, religión y características específicas de vivienda y hogares los cuales dan una panorámica real de lo que ha sucedido en los municipios del país y actualiza las perspectivas de crecimiento al año 2035.

2. Marco Regional.

2.1. Introducción.

Conforme a la regionalización establecida para el Sistema de Planeación del Desarrollo del Estado de Guanajuato, los 46 municipios están agrupados por sus características geo-económicas en 3 sub-regiones: norte, centro y sur; el Municipio de Irapuato queda comprendido en la sub-región centro.

A nivel regional, el municipio de Irapuato se encuentra inmerso en una relación funcional con los municipios del centro del Estado, en la zona conocida como corredor industrial, consolidando su dependencia de manera regional con León conforme al sistema de ciudades; así mismo, una integración con los municipios de Salamanca y Pénjamo de manera muy directa por los flujos generados por la carretera federal 45 y 90-110 y la relación de las comunidades de los Temascalíos al oriente con el municipio de Salamanca, al sur con Pueblo Nuevo mediante el flujo generado por la carretera estatal, al norponiente se determina una mayor relación con Silao y Romita respectivamente, dado que de acuerdo al sistema estatal de ciudades, éstas dependen de León, pero por la comunicación existente entre las comunidades de la zona de San Agustín favorecen esta relación y al poniente se fortalecerá esta relación intermunicipal mediante la tendencia de integración de la zona donde se ubica San Cristóbal y Cuchicuato con el municipio de Abasolo y Cuerámara.

2.2 Entorno

El municipio está constituido por 128 localidades mayores de 100 habitantes, siendo las más importantes por su población, características y extensión las siguientes: Irapuato, La Calera, San Roque, Arandas, Lo de Juárez, Aldama, San Cristóbal,

Tomelopitos, Carrizal Grande, Cuchicuato, Cuarta Brigada, Valencianita, Santa Elena y San Antonio el Rico.

El municipio de Irapuato se encuentra ubicado en la provincia fisiográfica denominada “Eje Neovolcánico”, colindando en el noreste con la Provincia de la Mesa del Centro, además de corresponder a la Sub-provincia denominada “Bajío Guanajuatense”.

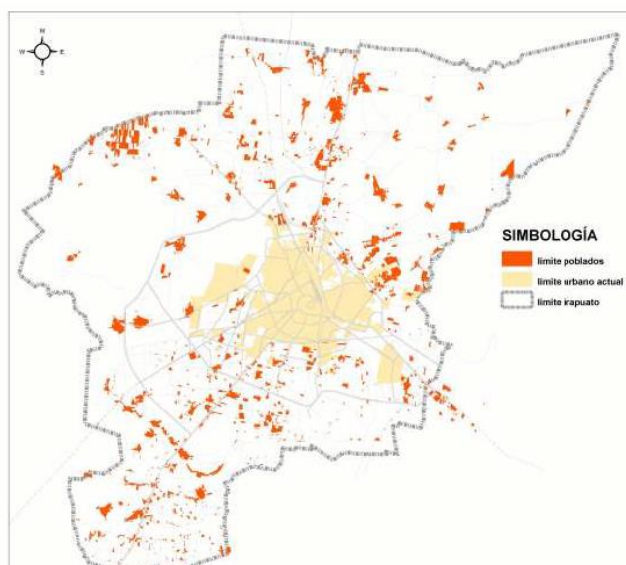
Al nororiente del municipio se localiza el sistema de topofomas de sierras y en el centro un sistema de topofomas constituido por llanuras de bajíos aislados y al sur bajíos asociados a lomeríos y llanos. El mayor asentamiento se da en la zona urbana de la ciudad, la cual está situada en un valle que forma el paso de los Ríos Silao y Guanajuato, estando limitado al norte y oeste por el Cerro Blanco y el Cerro de Arandas, quedando entre estas dos topofomas el cauce de los ríos y su valle aluvial, el cual cuenta con tierras con potencial agrícola y al sur por el libramiento carretero.

En el territorio municipal las zonas planas del norte se utilizan como áreas de cultivo, las planicies tienen pendientes menores al 5% y las zonas de serranía tienen pendientes que van del 8 al 20%, existiendo además pendientes mayores del 20% en el cerro del Huilote, cerro de Arandas al poniente del municipio.

Mapa de áreas construidas (ciudad, poblados, rancherías y caseríos).

3. Estructura de regiones

El municipio se encuentra dividido en un sistema de 10 regiones numeradas más la mancha urbana, Ciudad de Irapuato. De la población total del municipio, la ciudad de Irapuato representa el 72.92%, mientras que entre pueblos, rancherías y caseríos representan el 23.12% y el 3.96% en



localidades menores. Esto habla de una alta concentración de la población municipal en la ciudad de Irapuato, además de abastecer de la mayor cantidad de servicios y equipamiento.

4. Síntesis de la Problemática

El diagnóstico nos proporciona un amplio conocimiento en los ámbitos históricos, naturales, sociales, económicos, y de estructura urbana del Municipio de Irapuato; éstos son la base fundamental para las estrategias que se presentarán en la Actualización del Plan de Ordenamiento Territorial 2011.

Después de haber analizado la información concluimos que Irapuato es un municipio privilegiado para el desarrollo urbano en todos los ámbitos debido a:

- La posición geográfica que ocupa, céntrica y con conectividad a las principales ciudades del país convirtiéndolo en un centro logístico, comercial e industrial por excelencia.
- Su topografía mayormente plana que lo hace accesible para las comunicaciones y apto para la agricultura.
- El clima semi-cálido que favorece cultivos diversos y los asentamientos humanos.
- Su hidrología: ríos, presas y precipitación pluvial que lo hacen propicio para los asentamientos humanos, actividades agrícolas y ganaderas. Cabe resaltar que éste es un aspecto delicado actualmente y que requiere de atención inmediata de estrategias para su conservación.

Lo anterior trae consigo la generación de comercio y servicios para cubrir las necesidades de su población. Así, casi 500 años más tarde de su nacimiento el municipio cuenta hoy con un poco más de medio millón de habitantes, que representan con el 9.65%, el segundo lugar en población del estado de Guanajuato; de los cuales 7 de cada 10 se concentran en el núcleo urbano, Irapuato. Las tendencias de crecimiento de la población indican que en 25 años más el municipio tendrá más 800 mil habitantes, lo cual hace indispensable la planeación urbana para preservar y fomentar el desarrollo económico, así como la calidad de vida en el municipio.

De acuerdo al Censo Nacional de Población y Vivienda 2010, aunque el municipio cuenta con una población mayormente joven, ésta tiende a disminuir y por el contrario la población mayor a 60 años continúa creciendo. Este pronóstico indica que la ciudad debe prepararse para atender a esta población en los términos de empleo, movilidad urbana, educación y espacios de esparcimiento a mediano plazo.

De la población del municipio, el 3.44% (18 mil habitantes) cuentan con alguna discapacidad, siendo más del 50% de estos motora (9 mil habitantes). Esta cifra hace necesario el planteamiento de condiciones que permitan la accesibilidad y el desplazamiento seguro por la ciudad para este rango de la población, es decir, contar con transporte público adecuado, banquetas transitables y continuas, rampas en todos los cruces de calles y en los accesos de los edificios públicos.

El municipio cuenta con una sola ciudad mayor a 20,000 habitantes, con 10 pueblos mayores a 2,500 habitantes, 67 rancherías mayores a 500 habitantes y 49 caseríos mayores de 100 habitantes. El gobierno es el responsable de brindar salud y educación a estas localidades, por lo que se hace necesario aumentar el equipamiento urbano, así como los servicios públicos. De la misma forma mejorar las vías de acceso entre las localidades para garantizar su desarrollo.

En cuanto al nivel educativo de Irapuato, este cuenta con el 95.73% de alfabetización, dato por encima de la media a nivel nacional, y en general, el municipio cuenta con una cobertura aceptable de educación primaria, secundaria, bachillerato y educación superior. Sin embargo, el crecimiento urbano debe planificar y contemplar zonas de equipamiento suficientes para las nuevas primarias, secundarias, bachilleratos, bibliotecas, centros de investigación y sobre todo Universidades que capaciten a su población en las áreas específicas que requiere la industria establecida en el municipio.

De acuerdo al Censo Nacional de Vivienda del 2010 en el municipio existen 207 mil habitantes económicamente activos, es decir el 39% de la población trabaja, el PIB del municipio es de poco menos de 44 mil millones de pesos, con un PIB per cápita de \$91,156 pesos por encima de la media estatal que es de \$65,670 pesos y del PIB per cápita nacional que es de \$70,679 pesos; a pesar de estos datos

estadísticos la realidad es que a través de los recorridos por el territorio municipal se pudo constatar que Irapuato es un municipio de grandes contrastes entre sus habitantes. Es por esto que las condiciones de calidad de vida deben garantizarse para toda la población, para hacer un tejido homogéneo que de parte a la cohesión social y la igualdad de oportunidades. Las diferencias de éstas fragmentan a la sociedad, por ello la importancia de que se encuentre bien abastecida de servicios de salud y oportunidades en educación, pero así también lugares para el esparcimiento que alejen de vicios y ocios a la sociedad.

La planeación urbana debe garantizar las condiciones para dar como resultado una ciudad segura y que a su vez genere una disminución en los delitos que hoy se cometen. Esto sucede en las ciudades vigiladas por sus propios habitantes, ciudades que no están hechas de muros sino de una intensa vida urbana y de comunidad. Por esto la importancia de que la ciudad no crezca con fraccionamientos amurallados y carentes de espacios públicos y de contacto social.

De acuerdo al Censo Económico 2009 la población económicamente activa del municipio PEA es de 207,107 habitantes, de los cuales el 62% se encuentra ocupado en el sector terciario, el 27% en el secundario y el 10% en el primario.

En contraste con el producto interno bruto del municipio donde el sector secundario ocupa un 52%, 29% primario y 19% terciario. Es de observarse que aunque la actividad que más produce y genera ingresos en el municipio es la industria, es en el comercio y en los servicios de donde la población obtiene sus ingresos. Así mismo, aún cuando la producción del sector agrícola es muy importante como actividad económica, la población ocupada en el sector no es representativa.

La doble responsabilidad de un municipio radica en mantener a sus habitantes en una actividad económica ordenada y a su vez garantizar las condiciones para sus actividades de sustento económico. Esto se contrapone con la economía informal y el ambulante el cual se encuentra presente en el municipio, tal es el caso que existen mercados ambulantes los cuales han logrado tener una recurrencia en horarios

que les permiten apropiarse de la calle en horario diurno.

A partir del levantamiento de campo realizado para registrar los usos de suelo actuales, podemos observar la siguiente problemática en la estructura urbana: Irapuato ha extendido su mancha urbana con rapidez y con una baja densidad, haciendo necesario para ello recurrir a más suelo, cuando mucho de este suelo fue fértil y aprovechable para otras actividades productivas, ya que cuando hablamos de suelo, hablamos de un recurso natural No Renovable y siendo la agricultura y la ganadería el 29% de la producción bruta del municipio la defensa de las zonas fértiles es un tema preponderante.

Independientemente a esto, hacer extensa una mancha urbana requiere de inversiones en infraestructura y urbanización muy costosas en su ejecución y posteriormente en su mantenimiento. Por todo lo anterior no es recomendable extender la mancha urbana sino por el contrario, rellenar los vacíos de aproximadamente 700 has. existentes y manejar estrategias para generar la mayor densidad que permitan las infraestructuras actuales; y en una fase posterior promover el crecimiento moderado, manejando un equilibrio de densidades y equipamientos urbanos para garantizar la calidad de vida de sus habitantes.

El civismo entre la sociedad, el cual consiste en garantizar las pautas mínimas de comportamiento social que nos permiten convivir en colectividad. Se basa en el respeto hacia el prójimo, el entorno natural y los objetos públicos. Asegurar la sana convivencia entre la sociedad es parte de los fines de establecer los usos de suelo que sean compatibles.

La mezcla de usos de suelo en la mancha urbana así mismo debe garantizar el respeto entre sus actividades económicas, diurnas y nocturnas, considerando la seguridad y la calidad de vida de sus habitantes, tomando en cuenta la contaminación visual y auditiva de los usos. Un ejemplo de la problemática de lo anterior puede verse en vastos terrenos utilizados para siembra junto a la zona comercial de mayor plusvalía de la Ciudad (Plaza Cibeles).

En el Plan de Ordenamiento Territorial 2009, documento anterior a esta actualización se modificaron a uso de suelo urbano a casi 12,500 has más a las

6,500 has actuales de la mancha urbana. Lo que hace necesaria una inversión de aproximadamente 60,000 millones de pesos para urbanizar y equipar una superficie de esas características. Desafortunadamente la viabilidad financiera de esta expansión es cuestionable tomando en consideración que anualmente se cuenta con presupuestos limitados para inversión en obra pública (solo 150 de 800 millones del presupuesto municipal se destinan a obra pública según el INAFED 2009).

Por otro lado, en la actual mancha urbana de 5,877 hectáreas habitan 529 mil habitantes, y si tomamos en cuenta que cada vivienda es habitada por 4.4 personas, nos da como resultado una densidad promedio de 20 viviendas por ha. Suponiendo las 19,000 hectáreas que considera el POT 2009 para el año 2035 y los 850,000 habitantes que arroja la proyección de crecimiento a ese año, se estaría disminuyendo ésta de por sí ya baja densidad a 10 viviendas por hectárea, los cuales generarían inseguridad y encarecimiento de la infraestructura y urbanización y así mismo su mantenimiento.

De hecho podemos observar actualmente este fenómeno en sur de la ciudad de Irapuato, alrededor de las zonas de unidades habitacionales vecinas a usos agrícolas.

La fisonomía urbana actual se encuentra afectada por la autoconstrucción, la mezcla de estilos de arquitectura, la gran cantidad de anuncios y espectaculares, basura en las calles, deterioro de la infraestructura vial, escases de arbolado en general y de espacios públicos. Esto hace necesario el planteamiento de programas de mejora vecinal, apegados a un nuevo reglamento de construcción que ayude a mejorar las características actuales, además de continuar con el programa actual para la remodelación de calles que favorecen no solo la imagen urbana sino también el uso peatonal.

En el centro histórico estos esfuerzos deben realzar a los edificios de valor patrimonial, al igual que con las ex haciendas, se puede pensar en incentivos fiscales para su recuperación y proveerlos de usos comerciales como restaurantes, hoteles, museos, centros comunitarios, academias de arte, etc.

Existen 6 clasificaciones de vivienda, rural, rural en transición, popular media,

residencial y unidades habitacionales. El número total de las viviendas habitadas del municipio de Irapuato, ya sean particulares o colectivas es de 88,428; siendo habitadas por un total de 380,250 resulta un promedio de 4.4 ocupantes por vivienda. Este dato es importante para el cálculo de las viviendas necesarias en el 2035 y su correspondiente ocupación de suelo en hectáreas.

De acuerdo a las zonas de riesgo que se presentan es necesario elaborar un Atlas de riesgo a nivel municipal, donde la nueva carta urbana considere usos de suelo que mitiguen el riesgo actual de dichas afectaciones.

La planeación urbana debe de evitar que se construyan “ciudades dormitorio”, unidades habitacionales alejadas de la mancha urbana, ya que estas traen múltiples perjuicios en términos sociales y económicos, tanto para sus habitantes como para el municipio en general. Habitar en estas zonas aisladas conlleva a sus usuarios a que los costos y tiempos de traslado a sus zonas de trabajo y estudio sean mayores, así mismo no cuentan con servicios públicos ni equipamiento urbano suficiente, se forman zonas inseguras en los lotes abandonados alrededor de sus bardas.

El municipio presenta retos importantes para dotar de infraestructura, urbanización y mantenimiento de las vialidades que las conectan, dan acceso y transporte público. Y en muchas ocasiones terminan siendo abandonadas para regresar a cohabitar en sus viviendas de origen con el resto de la familia. Es por lo anterior que los programas de financiamiento para redensificar un predio son tan exitosos ya que aportan vivienda para más de una familia.

En cuanto al levantamiento del equipamiento urbano existente en el municipio, se encontró que en el subsistema de educación y cultura, Irapuato se encuentra cubierto en sus necesidades de primarias, secundarias y bachilleratos, aunque en el ámbito cultural existen espacios que deben evaluarse.

En cuanto a Salud y Asistencia social se encontró un déficit en las capacidades de los hospitales que hoy dan servicio a la comunidad, tanto IMSS, ISSSTE como Hospital General, estos deben incrementar su infraestructura de atención ya que actualmente algunos de ellos funcionan al 125% de su capacidad.

En cuanto a Recreación y Deporte, los Centros Deportivos que existen son pocos y con

poco mantenimiento, así mismo los espacios de áreas verdes y parques en el municipio se encuentran por debajo de la superficie recomendada de 1 m² por habitante. Esto afecta a la población en gran medida, ya que son espacios que con un equipamiento adecuado son propicios para el contacto social y la sana convivencia entre la comunidad.

En el subsistema Comercio y Abasto el municipio cuenta con suficiente cobertura, siendo necesario que nuevos espacios se generen conforme se va dando el desarrollo de la ciudad.

Como en todo el país el tema del abasto de agua se ha convertido en un cuello de botella para el desarrollo de las ciudades y de sus actividades económicas. Pero sobre todo un tema preocupante que prever en el futuro. Existe desperdicio, fugas, falta de conciencia para su consumo, sobre contaminación, insuficiencia de tecnologías y plantas para su tratamiento, insuficientes áreas verdes en las zonas urbanas para su reabsorción a los mantos freáticos, etc.

Por todo lo anterior, independientemente de los esfuerzos de la JAPAMI para generar nuevas fuentes de abastecimiento, ampliar las redes de servicio e incrementar la capacidad de las plantas de tratamiento de agua; el municipio debe crear programas de concientización social. Por una parte el ahorro en el consumo: cambio de inodoros con tanques de 4 litros, dispositivos ahorradores en los grifos, no lavar autos y banquetas con manguera y reportar fugas. Por otra parte promover un desarrollo urbano consciente, uso de tecnología de reutilización de aguas.

5. Estrategias

El presente documento constituye una actualización del ordenamiento territorial municipal vigente, cuyo cuerpo principal es el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del año 2009. Además de ser este la principal referencia y punto de partida para la nueva versión del POT, la propuesta actualizada en 2011 se constituye también con base a una serie de estudios complementarios realizados desde varios ámbitos sectoriales y con diferentes grados de vinculación jurídica.

Los estudios y estrategias base de la presente versión del POT 2011 son:

- Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de la Zona Surponiente (Que incluye el Corredor de la Carretera Federal 45)
- Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de la Zona Surponiente (Que incluye el Corredor de la Carretera Federal 110-90)
- Plan Parcial de Ordenamiento Territorial Zona Norte (Plan Parcial Polígono del Conocimiento y Plan Parcial de la zona de Aldama y Parque TecnoIndustrial Castro del Río)
- Plan de Movilidad del Municipio de Irapuato.
- Programa de Ordenamiento Ecológico Local.
- Plan Parcial del Centro Histórico de Irapuato.
- Proyectos de la Zona metropolitana Irapuato-Salamanca

6. DISEÑO DE ESCENARIOS: TENDENCIAL, ÓPTIMO Y DESEABLE.

Escenario Tendencial:

Durante los próximos veinte a veinticinco años, siguiendo las tendencias actuales, el municipio de Irapuato podría presentar las siguientes características:

- **Desarrollo urbano:** La ciudad ha crecido en gran medida con un sistema de polígonos aislados de baja densidad y de uso únicamente habitacional, separados del núcleo urbano central, siguiendo una lógica exclusiva de búsqueda de suelo barato, dentro del área de reserva urbana establecida en el POT 2009, que comprende aproximadamente un total de

12,000 hectáreas. Por lo tanto, ante el crecimiento poblacional que ha llegado en el municipio a un total de 800,000 habitantes, la tendencia ha sido hacia la disminución de la densidad bruta urbana, de un total de 65 habitantes por hectárea a poco más de 32 habitantes por hectárea.

En general los nuevos desarrollos se ubican a varios kilómetros del núcleo urbano central, con una escasa cobertura de equipamientos y servicios de titularidad pública o privada, y el mantenimiento de sus redes de vialidad y abastecimiento representan una pesada carga económica para el Municipio.

Por el contrario, la ciudad existente en el año 2009 ha incrementado poco su calidad de vida, al no ser acometidas acciones de mejoramiento que no impliquen únicamente la ampliación de la red vial. Se ha mantenido la carencia de espacio público y equipamiento comunitario y cultural, mientras que el Centro Histórico ha perdido población fija y ha sido ocupado por comercios y bodegas.

Este modelo de crecimiento ha contribuido además a profundizar la segregación espacial y social de la ciudad, generando dos entornos urbanos paralelos pero inconexos, entre la ciudad de aquellos de gran poder económico, caracterizada por una amplia oferta de “amenidades”, servicios privados y oferta comercial de consumo. Mientras que por el otro lado, la población de escasos recursos en términos absolutos y relativos se ha incrementado y ha ocupado las zonas más precarias del entorno urbano, con mínima cobertura de servicios, calles sin pavimento ni alumbrado, y una vivienda de autoconstrucción de infra calidad.

Los núcleos de población rural han mantenido una relativa situación de aislamiento, cuando no tendencia a desaparecer debido a la migración de la población hacia las zonas urbanas. De hecho, los asentamientos más cercanos a la ciudad han tendido a convertirse en barrios dormitorio de población empleada tanto en la industria como en el sector terciario de la ciudad.

- **Movilidad:** El crecimiento horizontal y disperso de la ciudad ha provocado que los habitantes de la misma tengan que recurrir al uso del automóvil privado para la mayor parte de sus desplazamientos, saturando las vialidades primarias y el centro de la ciudad durante la mayor parte del día, y convirtiendo al espacio público de la ciudad en poco más que un estacionamiento. Aquéllos que no pueden permitirse esta alternativa, se ven obligados a recurrir a un sistema de transporte público ineficiente en cuanto a tiempo de desplazamiento y cobertura geográfica. En general se ha reducido el uso de la bicicleta debido al incremento de las distancias y el crecimiento del parque automotriz, sin que hayan aumentado los espacios destinados al flujo de este tipo vehículo.

- **Medio ambiente:** El municipio de Irapuato ha registrado una reducción significativa en la calidad de su medio ambiente. Esto debido a grandes factores como: el predominio del automóvil privado y el aumento en consumo energético y emisiones de CO2 que conlleva; la llegada de nueva industria pesada que no ha realizado estudios de impacto ambiental ni medidas de mitigación; pérdida de suelos de valor ecológico, como el cerro de Arandas, a pesar de haber sido nombrado Área Natural Protegida; la falta de implementación de medidas de sustentabilidad agrícola, que han tenido como consecuencia que el sector siga operando con fertilizantes y pesticidas de alto impacto biológico. Pero el problema más importante es la escasez de agua, generada en gran medida por la falta de control de su consumo tanto urbano como rural, así como en la carencia de fuentes alternativas al acuífero subterráneo, que ha sido explotado hasta niveles críticos.

Escenario Óptimo:

- **Desarrollo urbano:** Durante los últimos veinticinco años la ciudad de Irapuato se ha caracterizado por una notable disciplina urbanística, basada en la formulación de consensos entre todos los actores del desarrollo, desde promotores individuales como agrupaciones sociales, liderados por un ayuntamiento firme y conciliador, y con la constante revisión de sus metas e instrumentos. Gracias a ello, la ciudad ha crecido de manera ponderada, anteponiendo siempre la idea de la ciudad como satisfactor social a la de objeto de mercado. Se ha hecho un esfuerzo considerable para dotar a la ciudad existente de una imagen urbana y de una oferta de servicios de alta calidad, haciendo hincapié en la educación en todos los niveles y ramas de conocimiento. La saturación de los vacíos urbanos existentes y los crecimientos mediante polígonos programados y cuidadosamente diseñados para dar continuidad al núcleo urbano central, han logrado mantener la ciudad dentro de unas dimensiones ideales para la cobertura del transporte público y los servicios.

Gracias a la colaboración entre todos los sectores, se ha logrado que los barrios habitados por la población más desfavorecida económicamente cuenten al menos con todos los servicios básicos y puedan acceder a equipamientos de

educación y salud, y a transporte público eficiente.

Otro de los aspectos fuertes de la ciudad es la renovación de su espacio público, en el que se han logrado ganar numerosos metros para la circulación peatonal, las bicicletas, y en especial de parques y jardines de gran riqueza arbórea y espacial, siguiendo el ejemplo dado en su tiempo por los Viveros Revolución, y aprovechando de manera singular las riberas de los ríos y canales. De esta forma, la ciudad es más que nunca estimada por sus habitantes como un lugar de gran calidad para vivir, especialmente para familias con niños pequeños y adultos de la tercera edad.

Las comunidades rurales han sido beneficiadas con el reforzamiento de las vías de comunicación y el transporte público regional eficiente, permitiendo a los habitantes de estos lugares un alto grado de movilidad en el municipio. Dichas comunidades se han beneficiado además con la creación de nuevos equipamientos de salud y educación. Algunos de ellos de importancia regional que se han situado en comunidades estratégicas debido a su centralidad geográfica, así como por programas culturales itinerantes que han funcionado como una opción de entretenimiento y educación.

- **Movilidad:** El crecimiento equilibrado, denso, multifuncional y policéntrico de la ciudad ha permitido que gran parte de los desplazamientos de la población se puedan realizar a pie, bicicleta o en transporte público, que conecta con eficiencia tanto las diversas zonas de la ciudad, como a ésta con los núcleos rurales, y a éstos entre sí. El uso del vehículo privado es una alternativa eficiente para recorrer distancias mayores, ya que se han logrado paliar los problemas de conectividad urbana mediante puentes y pasos subterráneos en las zonas del ferrocarril, así como con las ampliaciones de las vialidades primarias.

- **Medio Ambiente:** Las políticas del medio ambiente han sido cuidadosas con la preservación de la riqueza ambiental del municipio, en especial de sus cerros y sus ríos, y promoviendo el paisaje como un espacio alternativo para el ocio y la recreación de la población. Las autoridades han sido estrictas con el control de los impactos de las actividades productivas, y estas han aceptado implementar las medidas de mitigación

necesarias sabiendo que eso también repercutirá en su beneficio.

En el entorno urbano se han promovido constantemente entre los ciudadanos campañas de consumo responsable de electricidad y agua, basadas, gracias al 100% de cobertura de micro medición, en concientizar a la gente sobre sus niveles de consumo y en los beneficios ambientales y económicos del ahorro, apoyándose en tecnologías ahorradoras. El caso más importante ha sido el del agua, ya que se ha logrado disminuir su consumo urbano y rural, y el tratamiento total de las aguas residuales permite su reúso para riego. Se ha logrado evitar el vertido de aguas sin tratamiento a los ríos.

Escenario Deseable: Imagen Objetivo.

El escenario deseable se basa en el reconocimiento, a partir del trabajo de diagnóstico, de tres grandes visiones necesarias que habrán de conducir los objetivos y metas a corto, mediano y largo plazo: la Identidad, la Responsabilidad y la Competitividad.

Identidad

La identidad de una ciudad o región se construye, por un lado, históricamente a partir de un origen geográfico y cultural común, que a lo largo del tiempo consolida un patrimonio social e inmobiliario; y por otro, en la capacidad de una comunidad o grupo social de compartir símbolos, valores, deseos, normas y aspiraciones. El resultado de dicha interacción a lo largo del tiempo constituye una serie de características físicas, sociales y culturales que hacen de esa población única, singular, reconocible, deseable de pertenecer y habitar, y por lo tanto atractiva para los demás.

Responsabilidad:

Actualmente, cualquier iniciativa urbana y regional debe regirse bajo los principios del desarrollo sustentable, definido como aquel que satisface las necesidades sociales, económicas y ambientales del presente, sin perjudicar el derecho y la capacidad de generaciones futuras de satisfacer las suyas propias. Por lo tanto, la sustentabilidad no es una opción ni una estrategia, sino un compromiso y una responsabilidad que debe ser asumida por toda la sociedad, desde lo individual, los grupos organizados, las

autoridades y los sectores empresariales.

Los principales ámbitos de responsabilidad en la construcción colectiva de la ciudad y la región son, por un lado, la conservación y mejora del medio físico, incluido el natural y el transformado por el hombre para vivir y desarrollarse, basándose en un modelo de crecimiento que busque la mayor eficiencia posible en el uso de suelo, incrementando la densidad de población dentro de los límites de la factibilidad y la convivencia, y estableciendo un sistema urbano compacto que disminuya costos tanto financieros como ecológicos; y por el otro, la justicia, la cohesión social, y la libertad de todos los sectores de la población de participar en la toma de decisiones que determinan su calidad de vida presente y futura y de ser beneficiarios de las acciones promovidas desde el ordenamiento urbano y territorial.

Será responsabilidad de las autoridades que elaboran y ejecutan la planeación el enfocar todos sus esfuerzos en promover un nivel adecuado de Calidad de Vida Urbana para toda la población, que compense las desigualdades socioeconómicas inherentes al sistema económico vigente.

La responsabilidad es sin duda el tema más amplio y delicado de la gestión urbana, si es que el desarrollo de la ciudad ha de proyectarse como una visión incluyente y factible tanto en el corto como en el largo plazo.

Competitividad:

La competitividad urbana es la capacidad de las ciudades y regiones de generar un entorno físico, social, tecnológico, ambiental e institucional adecuado para atraer inversiones y desarrollar actividades económicas generadoras de riqueza y empleo.

Dicha capacidad es el resultado de la interacción y colaboración de los diversos actores de la economía y la estructura urbana, responsables de reforzar, sostener e incluso reinventar los valores de atracción de su ciudad:

“el papel de los actores gubernamentales, económicos, sociales y políticos del ámbito local es fundamental para la movilidad o atracción de inversión, servicios avanzados, mano de obra calificada, obtención de fondos públicos, desarrollo de sectores de alta tecnología, turismo, eventos internacionales u otras actividades

productivas generadoras de riqueza, empleo, y mejores condiciones de vida para quienes habitan las ciudades.”

TABLA – ÍNDICE DE ESTRATEGIAS: VISIONES, OBJETIVOS Y METAS

	Regional- Municipio	Urbana- Ciudad	Vecinal- Barrio
Identidad	IR1 Arqueología y haciendas	IU1 Rescate del centro histórico*	IV1 Creación de espacio público abierto – centros de barrio
	IR2 Corredores ambientales	IU2 Potenciación de bulevares	IV2 Sendas de barrio
		IU3 Normativa imagen	IV3 Terminales multifuncionales
		IU4 Sistema de estacionamientos	
		IU5 Accesibilidad universal	
Responsabilidad	RR1 Programación y control del crecimiento urbano	RU1 Saturación de vacíos	RV1 Desdoblamiento Interior de la vivienda
	RR2 Nuevos desarrollos urbanos de calidad	RU2 Diversidad de usos de suelo	RV2 Equipamientos vecinales modulares
	RR3 Eficiencia en infraestructura	RU3 Reciclaje de estructuras	
	RR4 Conservación de espacios naturales**	RU4 Patio ferroviario	
	RR5 Preservación de suelos agrícolas**	RU5 Mitigación de impactos ambientales	
	RR6 Rescate de la red hidrológica	RU6 Fortalecimiento del arte y la cultura	

	RR7 Equipamiento: Compensar los déficits actuales	RU7 Alternativas de movilidad***	
	RR8 Atención a la tercera edad		
	RR9 Atlas de identificación de riesgos		
Competitividad	CR1 Industria agrícola y diversificada y de vanguardia	CU1 Eficacia fiscal	

7. DESARROLLO DE ESTRATEGIAS, OBJETIVOS Y METAS

Objetivo general

El objetivo general de las estrategias es crear las bases de una estructura urbana y normativa para establecer políticas de ordenamiento territorial que permitan el pleno aprovechamiento del potencial del territorio en un desarrollo armónico con el entorno natural. Busca equilibrar y reducir las disparidades sociales, económicas de infraestructura, reforzar la intervención del gobierno, y armonizar las actuaciones individuales o aisladas que se producen en el territorio para hacer posible las actuaciones colectivas necesarias.

Por las múltiples implicaciones y efectos jurídico administrativos, las decisiones urbanísticas que se habrán de materializar de las estrategias, comprometen y/o afectan a campos diversos como la dotación de suelo para viviendas, actividades económicas, marco interinstitucional; recursos ambientales y patrimoniales; o equipamientos colectivos que mejoren la calidad de vida de sus ciudadanos desde una

óptica integral: salud, educación, bienestar y cultura. Por ello se definen objetivos particulares para lograr el objetivo general.

ESTRATEGIAS REGIONALES - MUNICIPALES.

IR. IDENTIDAD REGIONAL

IR1. Arqueología y ex haciendas

Para la conservación y disfrute de este patrimonio el ayuntamiento deberá introducir programas de fomento a la reactivación de las ex haciendas, promoviendo su uso para fines turísticos, como restaurantes y hoteles, o incluso como espacios propicios para recibir equipamientos urbanos de tipo educativo o cultural, como podría suceder con la ex hacienda de Arandas, actualmente en situación de abandono y con una localización más que adecuada para utilizarse como espacio de servicio a la población de dicha comunidad.

IR2. Corredores ambientales

La consolidación de estos espacios como complementos del sistema de espacios públicos abiertos destinados al ocio y la recreación de la población, así como para la red de comunicación alternativa al automóvil se presenta como una oportunidad para dotar a la ciudad y al territorio de Irapuato de un elemento potente tanto para la identidad como para la calidad de vida de sus habitantes.

RR. RESPONSABILIDAD REGIONAL

El municipio de Irapuato se encuentra actualmente en una coyuntura económica favorable, a partir de la cual se entiende como necesario el crecimiento de la superficie urbana, tanto para absorber el crecimiento natural de la población, como la previsible llegada de inmigrantes de otras regiones atraídos por la creciente oferta de trabajo; sin embargo, hacia su interior existen aún grandes espacios vacíos y graves carencias de infraestructuras, equipamientos y servicios, como son calles no pavimentadas, falta de alumbrado y drenaje, lotes baldíos y de uso

agrícola, espacios abiertos de calidad baja.

RR1. Programación y control del crecimiento urbano

Se plantea adecuar los límites preestablecidos del crecimiento a nuevos requisitos temporales y programáticos del crecimiento, adecuando las delimitaciones vigentes del polígono de reserva urbana del POT 2009. En ellos se tendrán que definir las zonas de transición entre un medio natural extenso diverso y la ciudad.

La estrategia del desarrollo, plantea una ocupación del territorio con intensidad variable, pero gradualmente menor en medida de su proximidad a las áreas naturales protegidas y las zonas de actividad agrícola.

La urbanización resultante establece un territorio con una red de grandes áreas semi-naturales verdes, articulada con áreas de infiltración y vasos reguladores. Esto facilita la recarga de acuíferos y evitará inundaciones y sobrecarga a infraestructura.

RR2. Nuevos desarrollos urbanos de calidad

El objetivo de densificar el futuro crecimiento de la ciudad, de manera que esta reduzca su necesidad de consumo de suelos actualmente no urbanos, radica principalmente en tres líneas de actuación concernientes a la vivienda: la primera consiste en plantear tipologías de vivienda en bloques verticales, actualmente poco utilizados en el municipio; la segunda consiste en apoyar desde la autoridad las acciones de crecimiento al interior de las viviendas existentes, de manera que en un predio puedan habitar dos o más familias, siempre dentro de los límites de la higiene y la convivencia para evitar hacinamientos; la tercer consiste en impedir, o al menos implementar medidas disuasorias, para las localizaciones alejadas del núcleo urbano, carentes de comunicaciones e infraestructuras y situadas sobre suelos de valor productivo o ecológico.

Para lograr un desarrollo urbano armónico y continuo será necesario que los procesos de crecimiento de la ciudad se regulen mediante planes parciales o proyectos de urbanización en polígonos de actuación y que se adopten o generen

unos lineamientos mínimos de diseño urbano.

RR3. Eficiencia en infraestructura.

La eficiencia de las infraestructuras y servicios urbanos, entendidos estos como agua potable, drenaje, electricidad, alumbrado público, telefonía, gas e internet debe tender hacia tres objetivos primordiales: la cobertura universal, la transición a sistemas de mayor eficiencia, y a una concientización del nivel de consumo a partir de la micro medición a la totalidad de los usuarios.

RR4. Conservación de espacios naturales

El trabajo de diagnóstico y estrategias relativas al medio ambiente del municipio de Irapuato y a su ordenamiento ecológico se encuentran contenidas en el Programa de Ordenamiento Ecológico Local, bajo tres criterios de actuación para las áreas de alto valor ecológico: la restauración, la conservación y la protección.

RR5. Preservación de suelos agrícolas

Las estrategias para las áreas agrícolas se encuentran definidas en el Programa de Ordenamiento Ecológico Local. Será necesario conservar estos suelos debido a su alta productividad y al valor de su infraestructura de riego ya instalada. Se deberá evitar en la mayor medida posible su incorporación a la reserva de suelo urbana.

RR6. Rescate de la red hidrológica.

El Ayuntamiento, en colaboración con las autoridades responsables de la gestión del ciclo del agua a nivel federal, estatal y municipal, deberá realizar las obras de infraestructura necesarias, así como la supervisión constante y la consignación de aquellos que actúen al margen de la ley con respecto al vertido de aguas residuales sin tratamiento previo a los cuerpos de agua antes mencionados. Será una meta indispensable para el año 2035 el hecho de que el 100% de las aguas residuales urbanas e industriales reciban tratamiento antes de su vertido hacia los ríos o canales de riego, siendo igualmente deseable el reúso y la reutilización de

las mismas para usos urbanos compatibles, como el riego de parques y jardines.

RR7. Equipamiento: compensar los déficits actuales

Con el fin de dotar a la población de una cobertura total de servicios básico para el desarrollo de su calidad de vida, como son salud, educación, recreación, cultura y deporte, el primer paso indispensable consiste en la compensación de los déficits actuales identificados por el trabajo de diagnóstico, así como por el incremento en la oferta de servicio para los próximos veinte años según las proyecciones de crecimiento de la población. Y finalmente, por la implementación de proyectos estratégicos que refuercen aspectos específicos del desarrollo social, como son los destinados al deporte de alto rendimiento, la atención al creciente sector de la población de tercera edad, y el apoyo a la educación artística y la cultura en general.

RR8. Atención a la tercera edad

Es cierto que con el tiempo las limitaciones físicas que genera la edad hacen que las condiciones mentales y motoras no sean las óptimas que había en la juventud, pero toda la población tiene que alcanzar la senectud de manera irremediable, razón por la cual se deben empezar a planificar condiciones necesarias para que este grupo poblacional siga siendo económicamente y vitalmente activo y se le considere como un grupo de personas valorado por la sociedad.

RR9. Atlas de identificación de riesgos.

Se considera indispensable la realización de un atlas municipal donde se señalen y analicen detalladamente las zonas y tipos de riesgo existentes para la población y las estructuras, y donde a partir de dicha información, se emitan recomendaciones para las características de uso del suelo, construcción y actuación en caso de accidente.

CR. COMPETITIVIDAD REGIONAL

CR1. Industria diversificada y de vanguardia

Actualmente el sector industrial es el motor económico de Irapuato (no concentra la mayor parte del empleo pero si general la mayoría de la producción total) y en el corto y mediano plazo esta tendencia se mantendrá e incluso es posible que se incremente. La provisión de nuevo suelo industrial es indispensable para las aspiraciones de desarrollo del municipio.

Dicho suelo deberá contar con los requisitos básicos de infraestructura y accesibilidad a los sistemas de comunicación de escala regional y nacional.

ESTRATEGIAS URBANAS – CIUDAD DE IRAPUATO

IU. IDENTIDAD URBANA

IU1. Rescate del Centro Histórico

Se cuenta con un área de actuación de 183 hectáreas divididas en tres perímetros de protección, con el objetivo de rescatar y renovar el Centro Histórico de la ciudad de Irapuato bajo estrategias orientadas a la estructura urbana, vial, vivienda, equipamiento, fisonomía urbana, servicios y mobiliario urbano.

IU2. Potenciación de bulevares

Para promover la calidad de vida de sus habitantes, estas arterias principales deben ser entendidas y conformadas como una extensión del espacio habitable de la ciudad, que comienza en el interior de la vivienda misma y se extiende hacia las calles, plazas y jardines. Para ello, estos espacios deben reconsiderarse ya no como dominio exclusivo del coche, sino como corredores de tránsito y encuentro peatonal con vocación para actividades sociales, como el ocio, el comercio y los servicios.

IU3. Normativa de imagen urbana.

Las acciones de mejoramiento de la imagen urbana en el ámbito privado deben ser promovidas desde la autoridad tomando como unidad básica barrios o sectores

urbanos, y promoviendo un esquema de colaboración público-privada con los propietarios y agrupaciones de vecinos que implique el financiamiento y la ejecución compartida de las acciones de mejora.

IU4. Sistema de estacionamientos

Los estacionamientos en baldíos o inmuebles destinados para ese fin deberán ubicarse preferentemente en el perímetro del Centro Histórico, de manera que se promueva el flujo peatonal hacia el interior de este. También será recomendable que se ubiquen en, o cerca de vialidades principales, y que estén señalizados en varias manzanas a la redonda para su fácil localización por parte de los conductores, especialmente los visitantes de fuera de la ciudad. También deberán promoverse estacionamientos al interior de los barrios más antiguos cuyos inmuebles de vivienda no cuentan con lugar propio; estos últimos estarán destinados principalmente a los vecinos de la zona para su uso tipo “pensión”.

IU5. Accesibilidad universal

Todos los espacios públicos de los asentamientos humanos (calles, parques, plazas) deberán contar con las facilidades necesarias para su uso y tránsito por parte de la población más físicamente vulnerable, es decir, madres embarazadas y con niños pequeños, adultos mayores, y personas con alguna discapacidad, de acuerdo a la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de mayo de 2011.

RU. RESPONSABILIDAD URBANA

RU1. Saturación de vacíos

Se considera indispensable la incorporación de estos vacíos al tejido urbano como etapa previa a la expansión de la ciudad hacia el entorno rural. Dadas las características actuales de este tipo de terrenos en cuanto a su localización céntrica, y en muchos casos a su amplia superficie, se considera como deseable que algunos de estos predios pudieran ser utilizados para el desarrollo de equipamientos recreativos,

de salud o educación, tan necesarios actualmente en la ciudad.

En otros casos, terrenos baldíos de menor tamaño existentes en los barrios centrales de alta densidad y escaso espacio abierto pueden ser incorporados como parques o plazas multifuncionales, que respondan a las necesidades de la población del sector.

RU2. Diversidad de usos de suelo

Se propone una zonificación urbana de usos basada en una libertad general de nuevos usos del suelo, delimitando solamente aquéllos que se consideren incompatibles y dejando abiertas las oportunidades de desarrollo económico relativas a la diversidad de usos de suelo.

RU3. Reciclaje de estructuras urbanas.

Se propone la elaboración por parte del Municipio de un censo de inmuebles abandonados y en situación de ruina, con la información sobre sus respectivos propietarios y la situación legal de los inmuebles.

Identificación de Industrias existentes en el centro de la ciudad que se consideren incompatibles con su entorno urbano. Otorgar a dichas zonas vocacionadas para el reciclaje un amplio rango de usos de suelo y de superficie construible, para garantizar la rentabilidad de los inversionistas.

Otorgar incentivos fiscales que exenten del pago del impuesto predial a los propietarios – desarrolladores durante un lapso determinado de tiempo. Creación de suelo de reserva industrial en los polígonos industriales destinado para la permuta de industrias que actualmente operen en el núcleo central de la ciudad y que se consideren incompatibles con su entorno urbano. Otorgar facilidades administrativas para la migración de industrias existentes en el centro de la ciudad y que se consideren incompatibles con su entorno urbano hacia los nuevos polígonos industriales.

RU4. Impacto del patio ferroviario

Esta instalación representa actualmente un problema sustancial de conectividad entre la ciudad consolidada y el sector oriente, definido entre las carreteras 45 libre y de

cuota, lo cual es sin duda una de las zonas de mayor crecimiento habitacional y de equipamientos de la ciudad en época reciente. El patio ferroviario, por su anchura y longitud, impide la conexión vial y peatonal entre estas zonas, lo cual sin duda generará en el corto plazo serios problemas de tráfico, además de aquéllos relacionados con la imagen urbana de instalaciones industriales asociadas a las líneas férreas y que actualmente se encuentran en desuso.

RU5. Mitigación de Impactos ambientales

El crecimiento de la ciudad, el establecimiento de nuevas industrias y la intensificación de la agricultura con fertilizantes y pesticidas químicos son las principales amenazas para el medio ambiente del municipio de Irapuato. Para que estas con se conviertan en una realidad será necesario que los nuevos desarrollos urbanos mayores de 15,000 habitantes y las nuevas industrias deberán aportar los estudios correspondientes sobre su impacto ambiental previsible, así como sobre las principales redes municipales (viales, energéticas, de drenaje y de abasto de agua potable), e instrumentar las acciones necesarias para su mitigación.

RU6. Fortalecimiento de la cultura y las artes.

Una ciudad como Irapuato que aspira a convertirse en un centro de innovación a nivel regional y nacional debe promover la creatividad de su población estudiante en todos los campos de la cultura humana, y no sólo en aquéllos relacionados con las ingenierías Para lograr dicho fin es necesario que se promueva en el municipio la creación de una Academia de Artes donde se imparta enseñanza en las distintas ramas artísticas tanto a nivel licenciatura como cursos de formación a la población en general.

RU7. Alternativas de movilidad

Las estrategias del Plan de Movilidad del Municipio pretenden priorizar ante todo la movilidad peatonal y la facilidad de acceso del peatón a las distintas zonas de la ciudad. En segundo lugar pretende implementar un servicio eficiente y moderno de transporte público que vincule las zonas de la ciudad y estas con su entorno regional. Se plantea también el reforzamiento de la bicicleta como medio de transporte

urbano, habilitando las sendas necesarias para fomentar el uso de dicho tipo de vehículo. Finalmente plantea un reforzamiento de la infraestructura vial basado en su relación con el ordenamiento de los usos de suelo.

CU. COMPETITIVIDAD URBANA

Con el fin de aumentar la competitividad, uno de los principales objetivos es incrementar el poder de acción económica del municipio, lo cual se logra básicamente mediante medidas que tiendan a hacer eficiente su capacidad de captar recursos. Uno de los principales instrumentos de recaudación para los ayuntamientos es el cobro del impuesto predial. Para su utilización eficiente será necesario establecer un sistema de levantamiento y monitoreo constante enfocado a la actualización del plano catastral de la ciudad y la actualización de los valores de suelo. Será altamente recomendable que para fomentar desde el impuesto predial el desarrollo urbano previsto por el Plan de Ordenamiento las tasas impositivas contemplen, por un lado, la sanción a los terrenos baldíos o subutilizados; y por el otro, el cálculo de la tasa a partir del uso e intensidad definido por el plan.

ESTRATEGIAS VECINALES- BARRIOS

IV. IDENTIDAD VECINAL

IV1. Creación de espacio público abierto – centros de barrio

La ciudad de Irapuato cuenta hoy entre sus déficits más significativos el del espacio público abierto, es decir, parques, jardines y plazas. Se trata de espacios fundamentales para el desarrollo de actividades recreativas y de ocio, y también de intercambio social, y propicias para el asentamiento de mercados eventuales “sobre ruedas”.

El uso de espacios residuales presentan una oportunidad importante para una colaboración entre autoridades y habitantes organizados por barrios con el fin de determinar las características de uso y forma finales de estos predios, y costear de manera conjunta los gastos de material y mano de obra, provocando así el sentido de pertenencia y apropiación de la población hacia su espacio público. Las

acciones de intervención en el espacio público deberán contar con la asesoría de expertos en diseño urbano y arquitectónico.

IV2. Sendas de barrio

Con intervenciones sobre la imagen urbana una senda, que es o se convierte en la arteria principal del barrio, se refuerza la identidad, seguridad y cohesión social de la zona, generando un espacio claramente identificable, habitable, concurrido, y por lo tanto, seguro.

Se deberán desarrollar sendas vecinales que privilegien una ruta específica conectando dos polos a través de nodos de equipamiento, transporte o comercio.

IV3. Terminales de transporte multifuncionales

Complementario a la implementación de terminales de integración, se recomienda desarrollar estaciones como nodos de equipamiento, servicio y usos de suelo mixtos complementarios como parte de la estación y en frentes de manzanas aledañas, crear plazas públicas de acceso con comercios y servicios de horario extendido con proyecto de paisaje para garantizar sombra y belleza natural, incluir fuente o espacio escultórico para dar identidad y calidad al espacio público. Incrementar intensidad construcción y densidades de vivienda en proximidad al sitio de la estación. Incorporar estacionamientos de bicicletas en plazas. Introducir estacionamientos públicos en estación o cerca de estación sobre recorridos de sendas alimentadoras, para permitir la transferencia de vehículos particulares a transporte público. Crear instrumento de Plan Puntual Urbano para que cada proyecto de estación abarque el área urbana necesaria para optimizar el beneficio de la inversión.

RV. RESPONSABILIDAD VECINAL

RV1. Desdoblamiento interior de la vivienda

La redensificación de las ciudades es considerada hoy en día, de manera generalizada e incluso a veces banalizada, como una de las grandes prioridades del desarrollo urbano futuro. Sin embargo, su implementación real en tejidos urbanos mediana o altamente consolidados implica serios problemas de factibilidad, primero por la

capacidad de carga de las infraestructuras y las vialidades, y segundo, por los derechos que otorga el régimen de propiedad privada a los propietarios de disponer a conveniencia de su patrimonio inmobiliario.

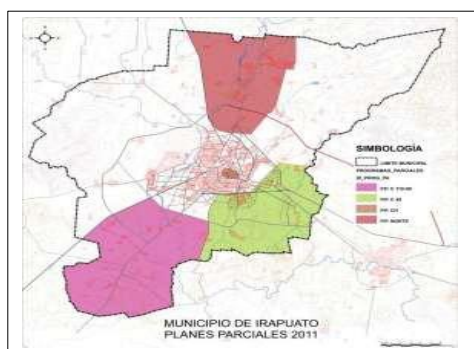
Se recomienda promover nuevos, o incrementar los existentes, programas de micro financiamiento y vales de materiales para la autoconstrucción dirigidos a apoyar el crecimiento de vivienda en lotes existentes, especialmente aquellos espacios destinados para el alquiler, cuyo requisito, junto con la liquidación del crédito, puede ser la demostración de dicho uso del inmueble mediante presentación del contrato entre inquilino y arrendatario.

Además del apoyo financiero, se deberá otorgar la asesoría técnica indispensable para garantizar la seguridad estructural de los inmuebles y su adscripción a las normas urbanas de altura y áreas libres.

RV2. Equipamientos vecinales modulares

El equipamiento urbano es la principal herramienta de la autoridad, ya sea actuando de manera unilateral o en colaboración con instituciones privadas, para fortalecer la calidad de vida de la población. Sin embargo, la eficiencia de su servicio se encuentra íntimamente relacionada con las características de su localización y su accesibilidad.

Como parte de las iniciativas de consolidación urbana de barrios de pocos recursos y de fortalecimiento de la cobertura del equipamiento público, se plantea el desarrollo de proyectos puntuales de equipamientos compactos de bajo costo y alto impacto social, a partir de módulos prediseñados y edificables de manera progresiva y estandarizada, para su fácil repetición en diferentes zonas de la ciudad y del municipio.

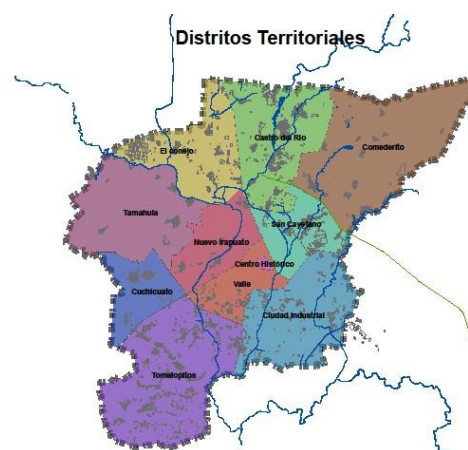


Determinación de distritos para futuros planes parciales.

El municipio de Irapuato cuenta con 86,266 has, que hasta el momento se han representado en un único plano de ordenamiento territorial. Sin

embargo la necesidad de planificar ciertas regiones y centros de población con mayor detalle ha obligado a la autoridad Municipal designar ciertas regiones en planes parciales de desarrollo urbano. Estos planes son 4, identificados de la siguiente forma: Al norte de la zona urbana con el nombre de "Plan parcial zona norte" con una superficie de 10,191 ha; al sur-oriente de la zona urbana con el nombre "Plan parcial sur carretera 45" con una superficie de 9,874 ha; al sur de la zona urbana con el nombre " Plan parcial sur carrera 110-90" con una superficie de 14,495 ha y al centro de la zona urbana con el nombre "Plan parcial centro histórico" con una superficie de 167 ha.

En la propuesta de subdivisión del territorio municipal restante se proponen 7 nuevos distritos adicionales, de los cuales 3 corresponden a la zona urbana actual. Con la creación de estos distritos se permitirá desarrollar la planeación a detalle según las necesidades de la autoridad de desarrollo urbano y ordenamiento territorial. Estos distritos buscan incorporar características y tendencias similares del territorio.



Número	Sector	Metros ²	Hectareas
1	Comederito	178659521	17865.9521
2	El conejo	102252370.5	10225.23705
3	Cuchicuato	43713747.82	4371.374782
4	Tamauila	90061521.48	9006.152148
5	Nuevo Irapuato	46220133.55	4622.013355
6	Valle	36123586.46	3612.358646
7	San Cayetano	22514042.92	2251.404292
8	Castro del Río	101912056.1	10191.20561

9	Tomelopitos	144954448.7	14495.44487
10	Ciudad Industrial	98743791.53	9874.379153
11	Centro Histórico	1675323.117	167.5323117

Los criterios que se tomaron en cuenta para la forma y límites de cada uno se basan en la siguiente metodología:

1. Identificación de suelo condicionado como áreas verdes protegidas.
2. Identificación de polígonos ejidales.
3. Evaluación de tendencias de desarrollo para identificar zonas con mayor presión de desarrollo.
4. Determinación de polígonos de alrededor 10,000ha para la generación de planes parciales con mayor detalle de planeación y diseño de vialidades, espacios públicos, y equipamiento público.
5. La regionalización de plan busca identificar áreas con mayor necesidad de desarrollo económico del municipio.
6. Buscar delimitación de regiones que no coincidan con puntos o ejes estratégicos de desarrollo. Los linderos de los polígonos deben de ocurrir sobre bordes al margen de zonas con necesidad de diseño.
7. Los linderos deben de seguir límites de predios o bordes claramente identificables como vialidades, vías de tren, ríos o elementos topográficos como cerros o barrancas.
8. Delimitar los alcances a mediano plazo del centro urbano del municipio.
9. Delimitación del centro urbano del municipio en sectores que corresponden a partes de la ciudad con cierta hegemonía en su desarrollo o en sus tendencias de desarrollo.
10. Buscar identificar cada región con un nombre o identidad que la haga fácilmente reconocible.
11. Una vez identificada la región, se buscara identificar los nodos de desarrollo o puntos estratégicos adentro de cada región.

A continuación, tomando en cuenta los puntos anteriores se detallan cuales fueron los criterios tomados específicamente para cada división distrital.

- Tomelopitos: Se tomo como referencia fronteriza el Plan Parcial C110-90 ya existente.
- Cuchicuato: Se limita al sur por Tomelopitos, al este con Nuevo Irapuato por la propuesta de la arteria sur hasta el cuarto cinturón vial, al noreste el cuarto cinturón vial y al noroeste la división fue a través de las limitaciones norte de parcelas que contienen el poblado de Cuchicuato.
- Tamaula: En la parte sur se limita por la frontera de parcelas y con el cuarto anillo vial con Cuchicuato, al sureste limita con la división parcelaria de Nuevo Irapuato que Conejo.
- Centro Histórico: Se tomo como referencia fronteriza el Plan Parcial del Centro Histórico ya existente.
- Ciudad Industrial: Se tomo como referencia fronteriza el Plan Parcial C 45 ya existente.
- Valle: Limitado al sur por el distrito de Tomelopitos, al norte las vías férreas con destino a Guadalajara sirven de limite con Nuevo Irapuato, al noreste nuevamente son las vías férreas con dirección al norte las que lo dividen del distrito de San Cayetano, al suroeste se limita por el Plan Parcial C 45 de Ciudad Industrial. Además tiene dentro de su distrito se encuentra el distrito de Centro Histórico, delimitado por el Plan Parcial del mismo nombre.
- Nuevo Irapuato: Al sur se encuentra dividido con el distrito de Valle por las vías férreas con dirección a Guadalajara, al suroeste con Cuchicuato por la nueva arteria sur (Cal y Mayor), al norte con El Conejo por el cuarto cinturón vial.
- Castro del Río: Se tomo como referencia el Plan Parcial Norte, donde se divide por el oeste con El Conejo por las vías férreas, del lado este únicamente se ajusto la frontera del Plan Parcial a que coincidiera con las parcelas en su limitación con Comederito e igualmente se hizo igual que lo anterior hacia el sur con san Cayetano.

- Comederito: Limitado al oeste con Castro del Río tomando en cuenta la traza del Plan Parcial y solo ajustada a la división parcelaria actual y al sur por el libramiento de Salamanca – León.
- San Cayetano: Limitado al sur con Ciudad Industrial por la división ya existente del Plan Parcial C 45, al suroeste por las vías, mismo caso sucede con Nuevo Irapuato, y al norte se divide por el Plan Parcial con Castro del Río ajustado a la división de parcelas y al noroeste con Comederito por el libramiento Salamanca – León.
- El Conejo: Al sur se limita con Tamahuala por el río y la presa de El Conejo, al sureste limita con las parcelas que contienen a Villas de Irapuato del distrito de Nuevo Irapuato y al este limita con la frontera del Plan Parcial de Castro del Río.

Los aspectos que habrán de estudiarse y definirse a detalle y de manera particular a partir de los planes parciales de cada zona, para los principales núcleos de población, y al menos para aquéllos mayores de 2,500 habitantes, son (de manera enunciativa más no limitativa):

1. Definición de áreas de crecimiento y áreas de reserva de suelo
2. Definición de zonas de especial valor ecológico, productivo, cultural, o de otro tipo.
3. Definición de usos no compatibles en la localidad.
4. Definición de las características locales del aprovechamiento del suelo y la edificación (COS y CUS).
5. Estructura y jerarquía vial de los núcleos de población y de las líneas de comunicación entre estos.
6. Identificación de déficits en equipamiento e infraestructura, y programación de los proyectos necesarios para su atención.
7. Evaluación y mejora en la calidad de la vivienda.
8. Evaluación y mejora en la calidad de la imagen urbana, los espacios públicos y las áreas verdes.

9. Evaluación y fortalecimiento de la complementariedad de funciones entre diferentes núcleos de población.
10. Programación de políticas y proyectos de intervención de acuerdo a la urgencia de las acciones, priorizando los núcleos de mayor precariedad.

Todos los aspectos anteriores deberán desarrollarse en concordancia con los lineamientos, estrategias y reglamento definidos por la presente actualización del Plan de Ordenamiento Territorial.

POR LO TANTO, CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 77, FRACCIONES I Y VI Y 240 DE LA LEY ORGÁNICA MUNICIPAL PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO, MANDO SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DÉ EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.

DADO EN LA CASA MUNICIPAL DE IRAPUATO, ESTADO DE GUANAJUATO, A LOS 03 DÍAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL 2012 DOS MIL DOCE.

SIXTO ALFONSO ZETINA SOTO

PRESIDENTE MUNICIPAL

LORENA DEL CARMEN ALFARO GARCÍA

SECRETARIA DEL AYUNTAMIENTO